Tacoma Dome Link Extension

Extensión de Link al Tacoma Dome

Guía de alternativas

Sound Transit

Extensión de Link al Tacoma Dome (Tacoma Dome Link Extension, TDLE)

- ✓ Incluido en el plan de iniciativa pública Sound Transit 3 (ST3).
- ✓ Aproximadamente 10 millas de servicio de tren ligero en vías mayoritariamente elevadas que se extenderán a través de las tierras ancestrales y de reserva de la tribu de indios Puyallup y darán servicio a cuatro nuevas estaciones ubicadas en South Federal Way, Fife y dos en Tacoma (Portland Avenue y cerca del Tacoma Dome).
- ✓ Conexiones con otros servicios de transporte regional como Sounder, T Line, ST Express, King County Metro, Pierce Transit y Amtrak.

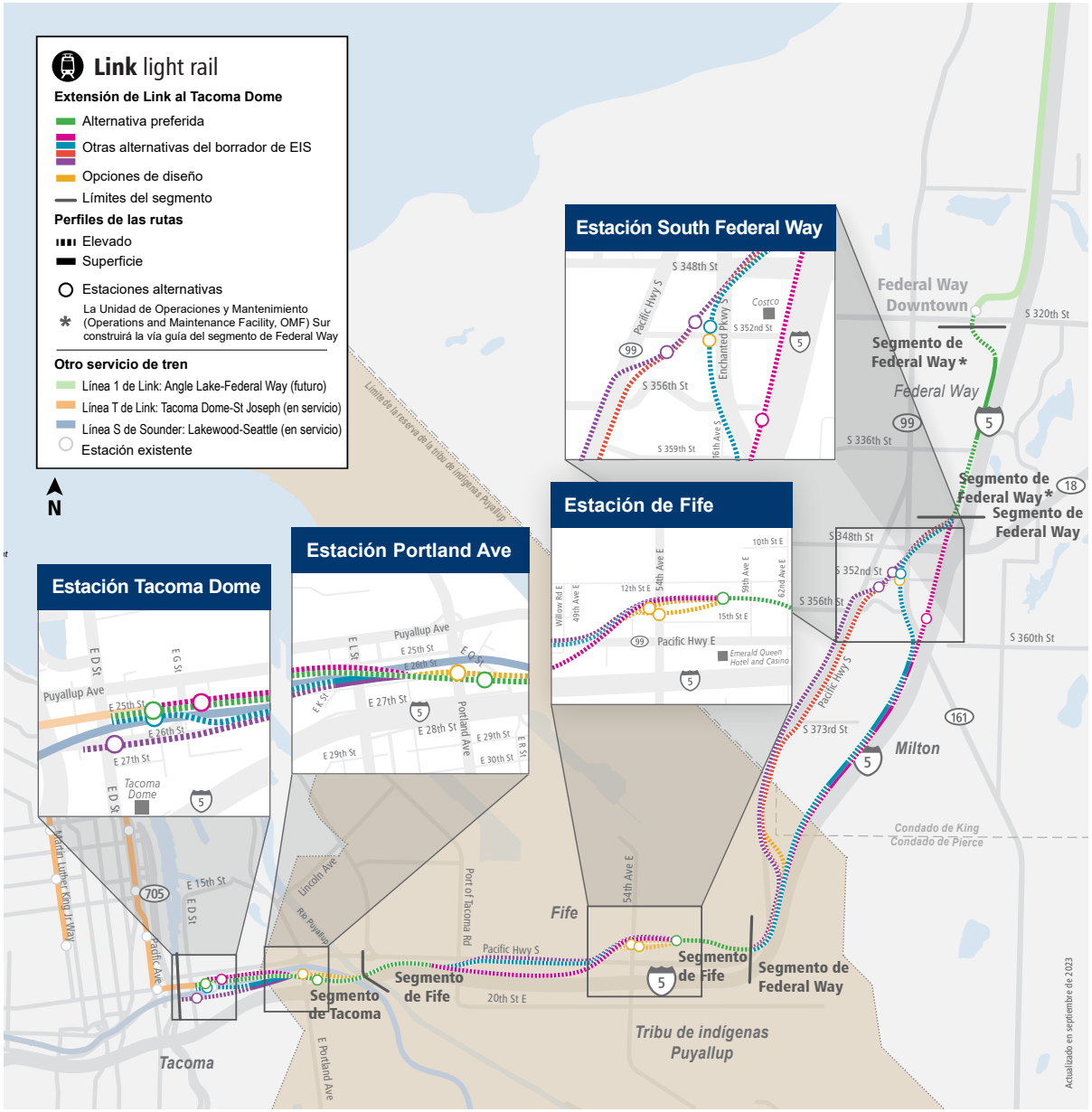
Vía guía elevada (alineación ferroviaria) en la estación Northgate. Sound Transit 2022.

INTRODUCCIÓN Y PROPÓSITO

Esta guía resume los principales beneficios de las alternativas evaluadas en el borrador de Declaración de Impacto Ambiental (Environmental Impact Statement, EIS) de la TDLE. Después de considerar el análisis del borrador de EIS, los comentarios recibidos y otros factores, la Junta de Sound Transit (la Junta) confirmará o modificará la alternativa preferida. La Junta identificará una alternativa preferida en áreas donde no hay ninguna identificada actualmente. La alternativa preferida y las demás alternativas de borrador de EIS se estudiarán en la EIS definitiva. La decisión final sobre el proyecto que se construirá se tomará después de que se haya publicado la EIS definitiva.

El proyecto se compone de cuatro segmentos: Federal Way (FW), South Federal Way (SF), Fife y Tacoma. Las tablas resumen el desempeño de cada alternativa en comparación con las demás en términos de impactos y beneficios clave. Las alternativas de mejor desempeño generalmente tienen menos impactos potenciales y más beneficios. Las alternativas de menor desempeño generalmente tienen mayores impactos potenciales y menos beneficios.

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ALTERNATIVAS DE BORRADOR DE EIS



¿Qué incluye una alternativa?

Las alternativas incluyen la ruta del tren ligero para la vía guía (alineación ferroviaria) y características asociadas como estaciones, acceso de emergencia, subestaciones eléctricas e instalaciones para aguas pluviales.

¿Qué es una opción de diseño?

Las opciones de diseño son diferentes configuraciones de la ruta del tren ligero a lo largo de una parte de la alineación y pueden incluir diferentes configuraciones de una estación.

¿Qué es una opción de estación?

Las opciones de estación ubican componentes, como plataforma, instalaciones de estacionamiento o bahías de autobuses en una configuración o ubicación diferente.

CRONOGRAMA DEL PROYECTO

APROBACIÓN DE ST3
2016

WE ARE HERE

PLANIFICACIÓN
2018-2027

Desarrollo de alternativas

2018-2019

- Investigación de alternativas.
- Alcance ambiental.
- La Junta de Sound Transit identifica la alternativa preferida y otras alternativas de la Declaración de Impacto Ambiental.

Revisión ambiental

2019-2027

Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (2024)

La Junta de Sound Transit confirma/modifica la alternativa preferida.

*Declaración Final de Impacto Ambiental.

*La Junta de Sound Transit selecciona el proyecto a construir.

*Registro federal de decisión.

PARTICIPACIÓN PÚBLICA

DISEÑO
2027-2029

- Diseño final de la ruta
- Diseño final de la estación
- Obtención de contratos de construcción
- Obtención de permisos
- Inicio de la adquisición de propiedades

PARTICIPACIÓN PÚBLICA

CONSTRUCCIÓN
2029-2035

- Inicio de la construcción
- Actualizaciones periódicas de la construcción
- Educación sobre seguridad
- Pruebas y operaciones previas

PARTICIPACIÓN PÚBLICA

PREVISTO EN SERVICIO
2035

PARTICIPACIÓN PÚBLICA SIGNIFICATIVA

Como parte del compromiso de Sound Transit con la diversidad, la equidad y la inclusión, la TDLE está implementando una herramienta de equidad racial que atiende los posibles impactos negativos sobre las comunidades de color y los históricamente excluidos entendiendo la importancia de los daños históricos pasados y los datos demográficos actuales.

Uno de los objetivos de esta herramienta es la participación pública significativa. Sound Transit está tomando medidas para llegar a las comunidades ubicadas a lo largo del corredor, que incluyen, entre otras:

- Tribu de indios Puyallup y otras naciones tribales afectadas
- Grupos históricamente carentes de recursos
- Comunidades de viviendas multifamiliares cercanas
- Instituciones y comunidades religiosas
- Empresas y organizaciones comunitarias locales

PERIODO DE PARTICIPACIÓN Y COMENTARIOS SOBRE EL BORRADOR DE EIS

Sound Transit comenzó los esfuerzos de divulgación pública para la TDLE en 2018. Los hitos de divulgación hasta la fecha han incluido la determinación inicial del alcance, la determinación del alcance y varios periodos más de participación con actividades de divulgación en línea y en persona, así como comunicaciones a través del sitio web del proyecto, hojas informativas y actualizaciones por correo electrónico. Los aportes recibidos de la comunidad se usaron para informar la preparación continua de alternativas en el borrador de EIS.

El periodo de comentarios del borrador de EIS es del 13 de diciembre de 2024 al 10 de febrero de 2025. Luego del periodo de comentarios, la Junta de Sound Transit confirmará o modificará la alternativa preferida. La alternativa preferida y las demás alternativas de borrador de EIS se estudiarán en la EIS definitiva.

El borrador de EIS, junto con la información sobre el periodo de comentarios del borrador de EIS y las formas de enviar comentarios públicos, está disponible en el sitio web del proyecto: soundtransit.org/tdlink.

OPINIÓN DE COSTO

	Segmento de South Federal Way	Segmento de Fife	Segmento de Tacoma
RANGO DE COSTOS PARA TODAS LAS ALTERNATIVAS INCLUYE LA CIFRA DE COSTO PROBABLE MÁS BAJO Y MÁS ALTO DE CADA SEGMENTO	$1.56 mil millones - $1.75 mil millones	$0.97 mil millones - $1.15 mil millones	$1.11 mil millones - $1.51 mil millones

Notas:

- Los costos están sujetos a cambios.
- Estas opiniones sobre los costos probables pretenden servir como base para comparar diversas alternativas y opciones de diseño; no pretenden representar el presupuesto del proyecto. En esta fase temprana del desarrollo del proyecto (10 por ciento del diseño), la opinión sobre los costos probables es solo para fines comparativos. Sound Transit desarrolló la opinión conceptual de alto nivel sobre el costo probable de todas las alternativas en evaluación en el borrador de EIS. Un presupuesto inicial del proyecto generalmente se establece cuando se alcanza aproximadamente el 60 por ciento del diseño (dependiendo del método de entrega) antes del inicio de la construcción. En el futuro se elaborará una estimación más detallada, aplicando una metodología de costos “de abajo hacia arriba”.
- La opinión del costo incluye costos de capital y de construcción únicos (incluido el estacionamiento), mitigación anticipada/estimada, costos de adquisición de derechos de paso/propiedad, costos de ingeniería, costos de equipo y por contingencias, pero no el costo de los vehículos de tren ligero adicionales necesarios para operar el proyecto.
- En el segmento South Federal Way y el segmento Fife, la provisión de un nuevo estacionamiento de varios niveles en cada estación representa el extremo superior del rango de costos, mientras que la provisión de un nuevo estacionamiento en superficie en cada estación representa el extremo inferior del rango.

DEFINICIONES DE EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO

El propósito de la calificación de evaluación de desempeño es identificar los beneficios clave entre las alternativas.

CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO

LAS ALTERNATIVAS/ESTACIONES DE MENOR DESEMPEÑO TIENEN MAYORES IMPACTOS

LAS ALTERNATIVAS/ESTACIONES DE MEJOR DESEMPEÑO TIENEN MENORES IMPACTOS

En las tablas de comparación de alternativas:

- Los desplazamientos residenciales y comerciales; los recursos históricos y culturales, y los ecosistemas identifican el volumen de impactos sobre estos recursos.
- Los recursos culturales incluyen, entre otros, edificios históricos, artefactos, los sitios arqueológicos y sitios sagrados.
- Los impactos en el transporte incluyen comparar las vialidades locales, el desplazamiento no motorizado y las operaciones de transporte público con los cambios que podrían ocurrir con las respectivas alternativas.
- Los impactos visuales consideran la proximidad a espectadores sensibles, como las residencias y el contexto del paisaje circundante.
- Los impactos de la construcción consideran dónde pueden los cierres notables y las restricciones de acceso causar interrupciones.

En las tablas de comparación de estaciones:

- El acceso al transporte público, las conexiones con el transporte público y el acceso no motorizado consideran los servicios y la infraestructura de transporte existentes (como las aceras) alrededor de cada ubicación.
- El desarrollo orientado al transporte público considera el uso de suelo, el acceso y las barreras que pueden afectar o beneficiar el desarrollo potencial.
- Los impactos de la construcción consideran dónde pueden las ubicaciones de las estaciones tener cierres notables.

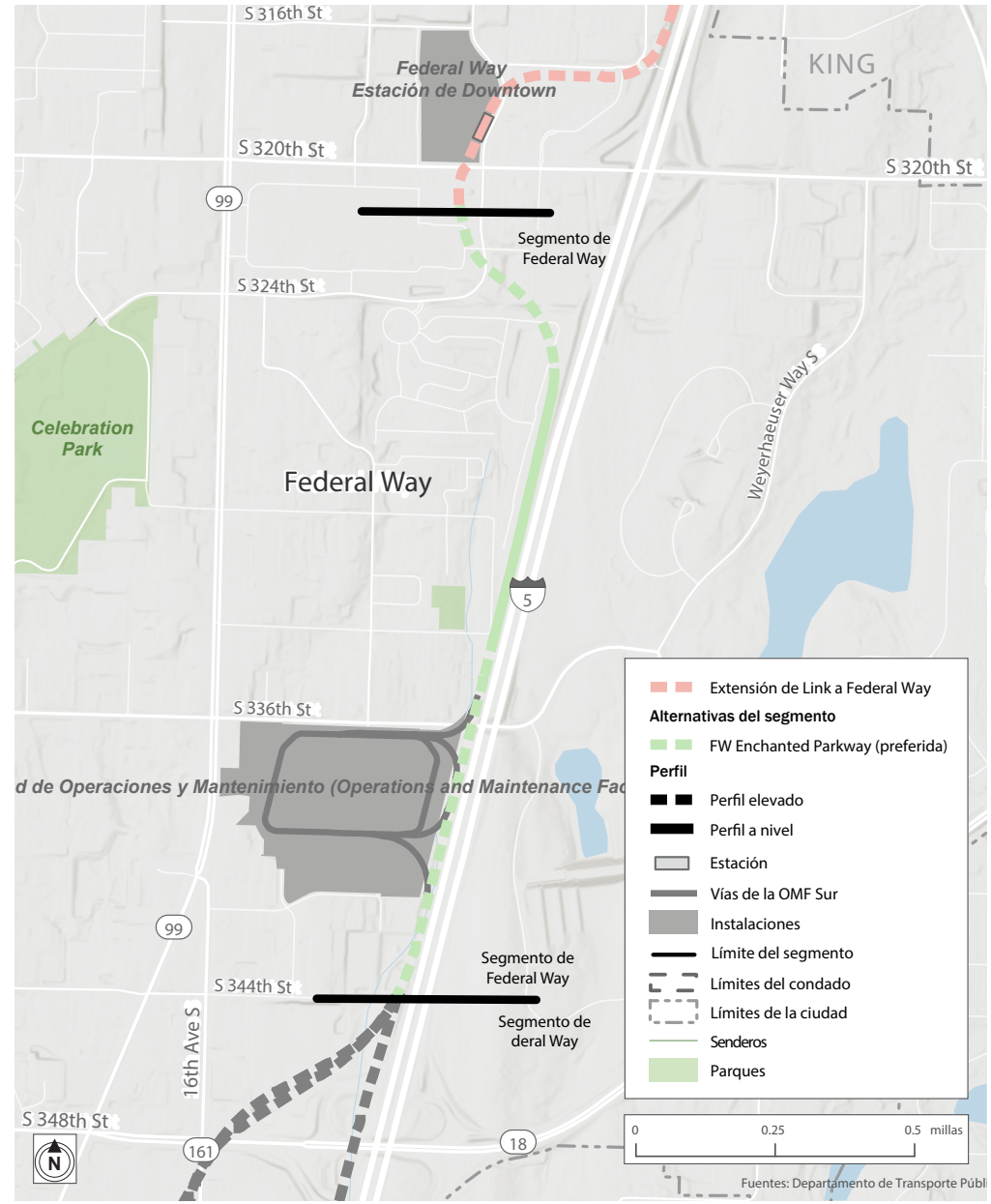
SEGMENTO DE

FEDERAL WAY

Mapa del segmento

El segmento de Federal Way (FW) se extiende desde la estación de Federal Way Downtown hasta aproximadamente S 344th Street.

Se planea que la vía guía (alineación ferroviaria) de este segmento sea construida por el proyecto de la Unidad de Operaciones y Mantenimiento (Operations and Maintenance Facility, OMF) Sur de acuerdo con la acción de la Junta del 27 de junio de 2024, que selecciona la alternativa de 336th Street (alternativa preferida) como el proyecto de la OMF Sur que se construirá. La instalación cumplirá con la necesidad de Sound Transit (ST) de almacenar, mantener y operar una flotilla ampliada de vehículos de tren ligero para respaldar la expansión del sistema Link light rail como parte de la ST3. Por lo tanto, el segmento de Federal Way no se analiza en el resto de la guía de alternativas.



SEGMENTO DE

SOUTH FEDERAL WAY

Comparación de alternativas

El segmento de South Federal Way se extiende desde S 344th Street hasta el límite de Fife y el condado no incorporado de Pierce. Hay cuatro alternativas:

Alternativa de SF Enchanted Parkway

Incluye la estación de SF Enchanted Parkway o la opción de estación de 352nd Span.

Alternativa SF I-5

Solo emparejada con la estación SF I-5

Alternativa SF 99-West

Incluye la estación de SF 99-Enchanted o SF 99-352nd.

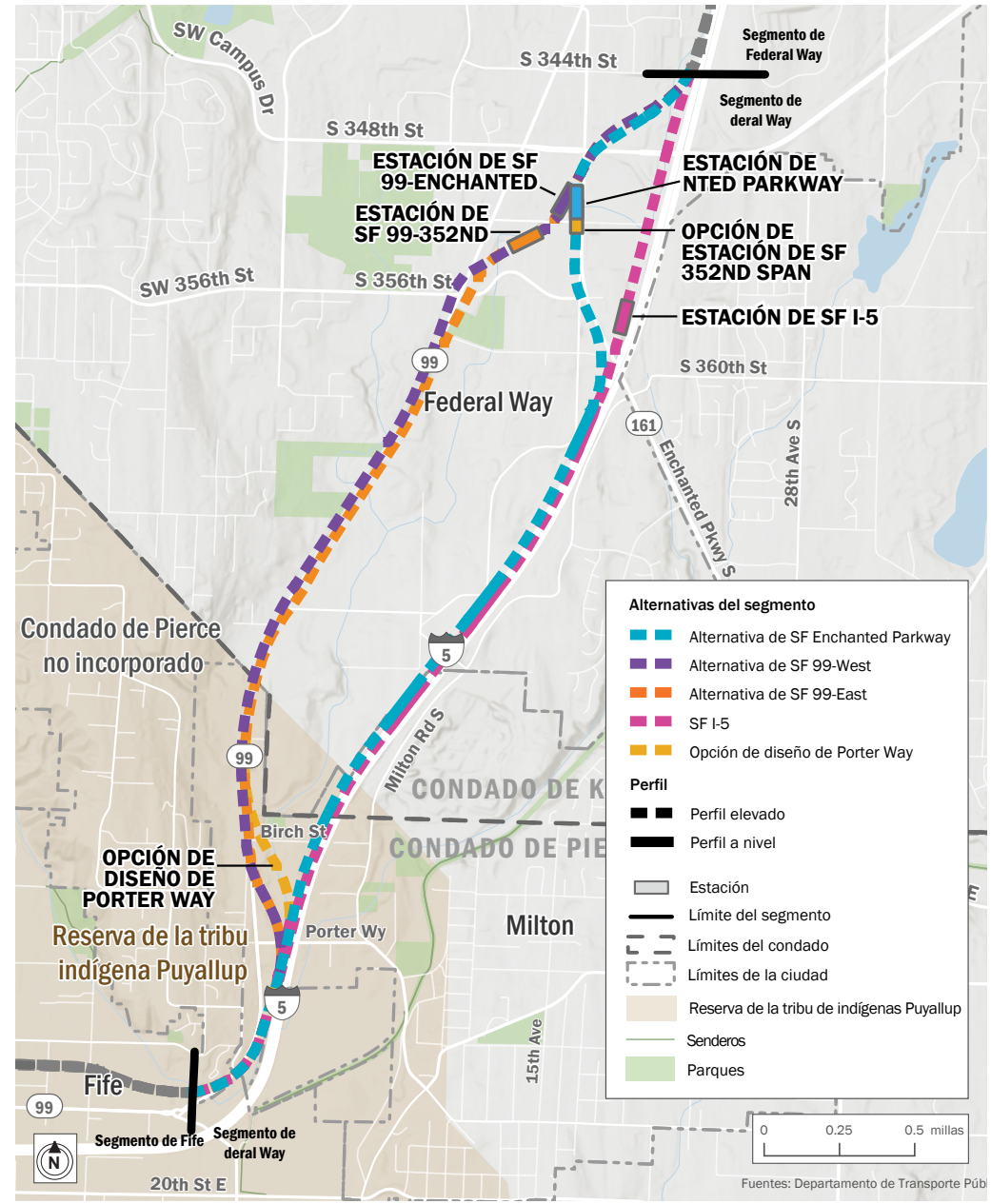
Alternativa SF 99-Este

Incluye la estación de SF 99-Enchanted o SF 99-352nd.

Opción de diseño de Porter Way

La opción de diseño de Porter Way podría combinarse con las alternativas SF 99-West o SF 99-East.

Esta opción de diseño comenzaría a curvarse hacia la I-5 al norte de Birch Street y llegaría al lado oeste de la I-5 al norte de Porter Way.



Número de pasajeros y accesibilidad

La estación en South Federal Way incluiría hasta 500 cajones de estacionamiento, ya sea en un estacionamiento de varios niveles o en uno de superficie. El estacionamiento podría retrasarse hasta 2038, dependiendo de la financiación, aproximadamente tres años después de que comiencen las operaciones del tren ligero.

El número de pasajeros, es decir, la cantidad de personas que abordan en la estación de South Federal Way, sería el mismo para todas las alternativas y se resume en la tabla de la derecha.

PICO DE PASAJEROS EN LA TARDE (3.5 HRS)			NÚMERO PROMEDIO DE PASAJEROS ENTRE SEMANA		
DIRECCIÓN NORTE	DIRECCIÓN SUR	TOTAL	DIRECCIÓN NORTE	DIRECCIÓN SUR	TOTAL
50	**120**	**170**	**1,400**	**400**	**1,800**

Estación Angle Lake. Sound Transit 2024.

SEGMENTO DE SOUTH FEDERAL WAY

Comparación de alternativas

CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO

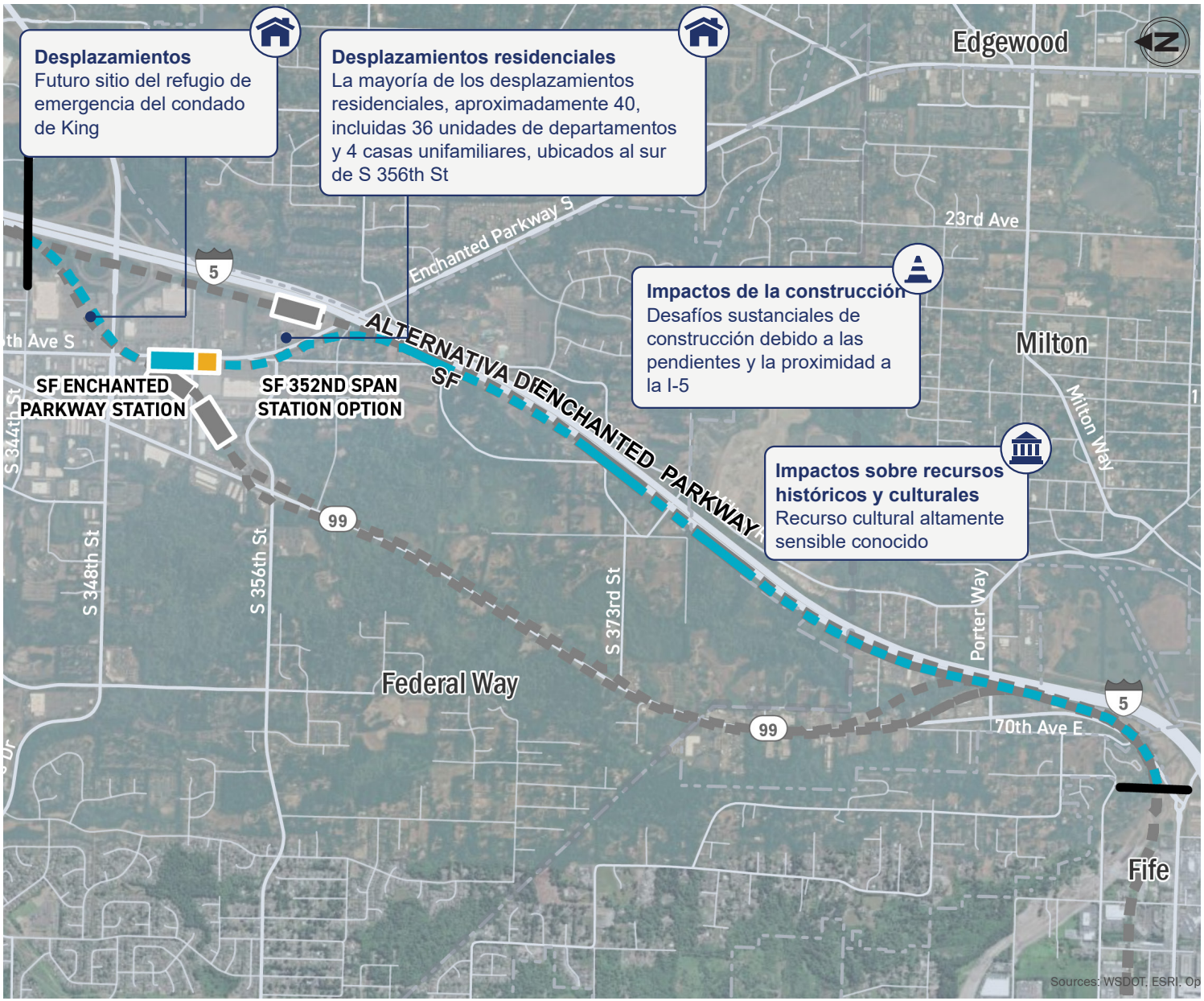
MENOR DESEMPEÑO — MEJOR DESEMPEÑO

	SF Enchanted Parkway	SF I-5	SF 99-West *(Opción de diseño de Porter Way)*	SF 99- East *(Opción de diseño de Porter Way)*
DESPLAZAMIENTOS RESIDENCIALES	40	3	17	2
DESPLAZAMIENTOS COMERCIALES	14 empresas	7 empresas	25 empresas *(23 empresas)*	25 empresas *(24 empresas)*
IMPACTOS EN LOS RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES	1 recurso cultural altamente sensible conocido	1 recurso cultural altamente sensible conocido	4 recursos históricos	2 recursos históricos
IMPACTOS EN ECOSISTEMAS A LARGO PLAZO	2.65 acres de humedales 150 pies de arroyos	3.76 acres de humedales 950 pies de arroyos	6.31 *(6.68)* acres de humedales 600 *(750)* pies de arroyos	7.33 *(7.75)* acres de humedales 600 *(700)* pies de arroyos
IMPACTOS EN EL TRANSPORTE	Cambios mínimos en la circulación del tráfico y el acceso	Cambios mínimos en la circulación del tráfico y el acceso	Restricciones de vuelta a la izquierda en Pacific Highway y 70th Ave E *(Impactos mínimos en el acceso)*	Restricciones de vuelta a la izquierda en Pacific Highway; sin vuelta a la izquierda en las intersecciones con 70th Ave E y Birch St (Restricciones de vuelta a la izquierda en Pacific Highway a Birch St)
OPINIÓN DE COSTO (MIL MILLONES DE 2024) ESTIMADO	$1.66-$1.72	$1.57-$1.60	$1.56-$1.62 *($1.57-$1.63)*	$1.71-$1.75 *($1.70-$1.74)*

Nota:
1. Los impactos de la alternativa SF Enchanted Parkway serían los mismos que los de la estación SF 99 Enchanted o la opción de estación SF 352nd Span.
2. La información entre *paréntesis* se aplica a la opción del diseño de Porter Way para las alternativas SF 99-West y SF 99-East. Cuando no hay detalles adicionales entre paréntesis, los impactos son idénticos.

SEGMENTO DE SOUTH FEDERAL WAY

Alternativa de SF Enchanted Parkway

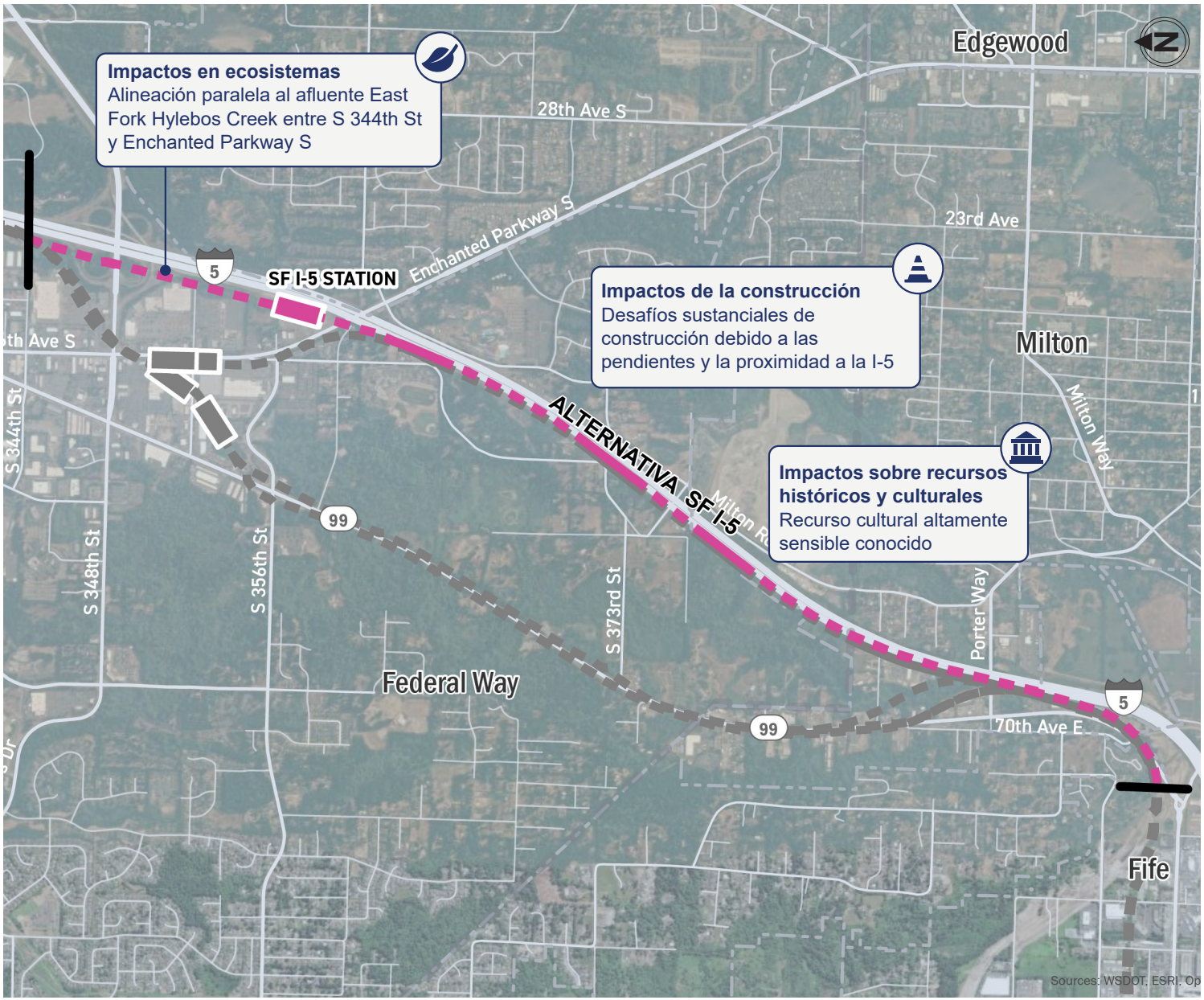


CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO	SF Enchanted Parkway
MEJOR DESEMPEÑO / MENOR DESEMPEÑO	
DESPLAZAMIENTOS RESIDENCIALES	40
DESPLAZAMIENTOS COMERCIALES	14 empresas
IMPACTOS EN LOS RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES	1 recurso cultural altamente sensible conocido
IMPACTOS EN ECOSISTEMAS A LARGO PLAZO	2.65 acres de humedales 150 pies de arroyos
IMPACTOS EN EL TRANSPORTE	Cambios mínimos en la circulación del tráfico y el acceso
OPINIÓN DE COSTO (MIL MILLONES DE 2024) ESTIMADO	$1.66-$1.72

El diseño mostrado es aproximado. Se estiman posibles desplazamientos residenciales y comerciales.

SEGMENTO DE SOUTH FEDERAL WAY

Alternativa SF I-5

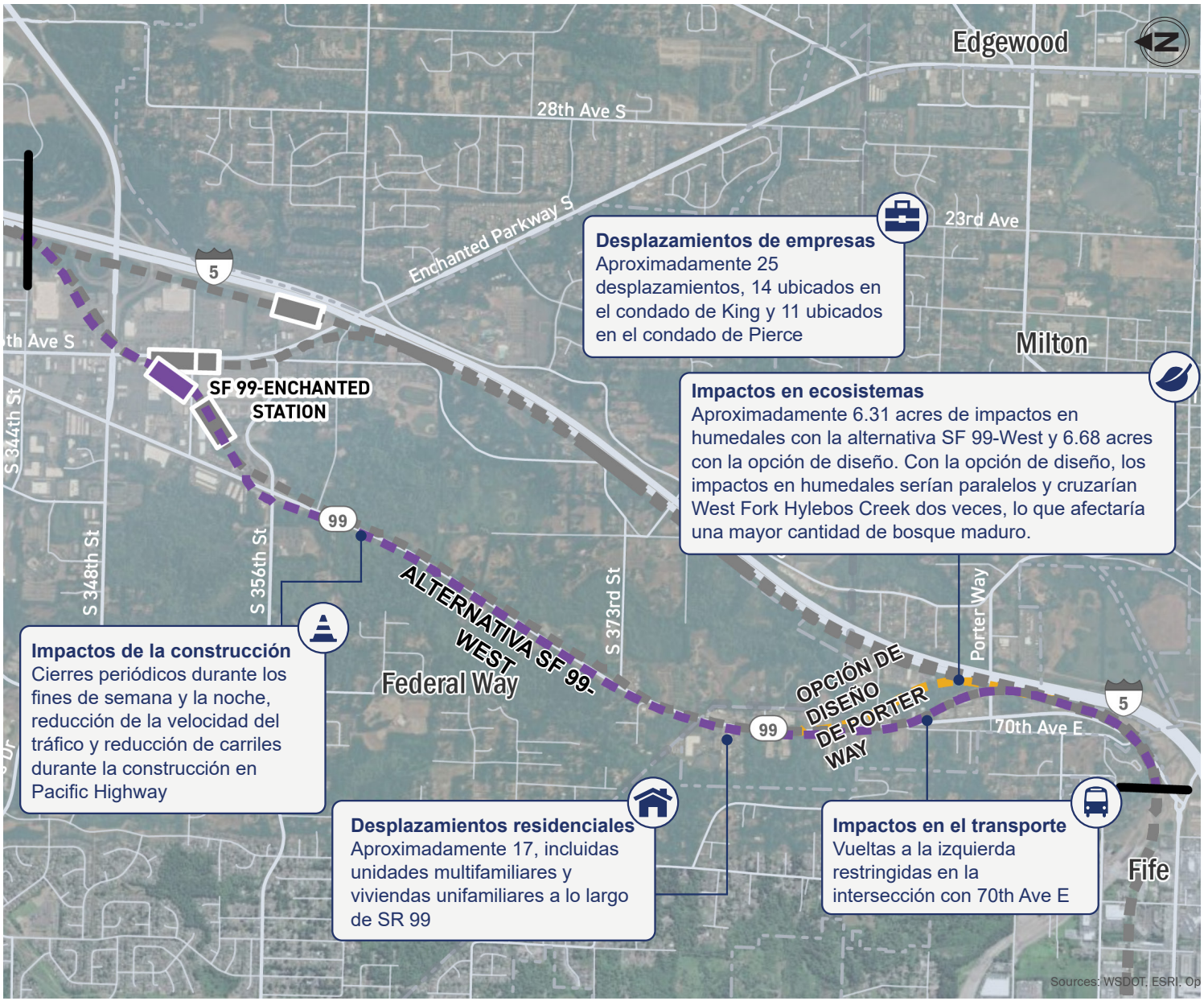


CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO	SF I-5
MEJOR DESEMPEÑO / MENOR DESEMPEÑO	
DESPLAZAMIENTOS RESIDENCIALES	3
DESPLAZAMIENTOS COMERCIALES	7 empresas
IMPACTOS EN LOS RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES	1 recurso cultural altamente sensible conocido
IMPACTOS EN ECOSISTEMAS A LARGO PLAZO	3.76 acres de humedales 950 pies de arroyos
IMPACTOS EN EL TRANSPORTE	Cambios mínimos en la circulación del tráfico y el acceso
OPINIÓN DE COSTO (MIL MILLONES DE 2024) ESTIMADO	$1.57-$1.60

El diseño mostrado es aproximado. Se estiman posibles desplazamientos residenciales y comerciales.

SEGMENTO DE SOUTH FEDERAL WAY

Alternativa SF 99-West y opción de diseño de Porter Way

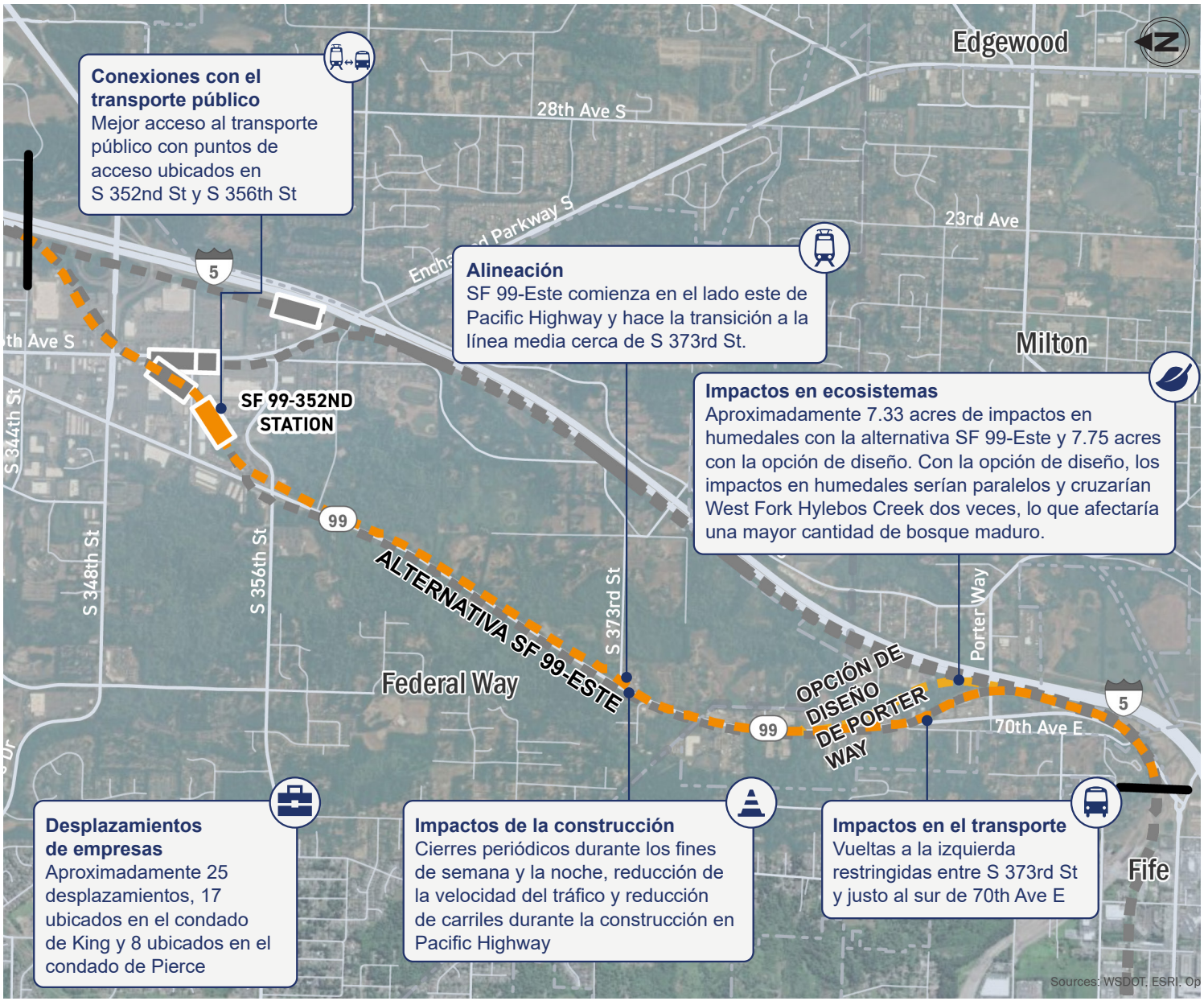


CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO	SF 99-West *(Opción de diseño de Porter Way)*
MEJOR DESEMPEÑO / MENOR DESEMPEÑO	
DESPLAZAMIENTOS RESIDENCIALES	17
DESPLAZAMIENTOS COMERCIALES	25 empresas *(23 empresas)*
IMPACTOS EN LOS RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES	4 recursos históricos
IMPACTOS EN ECOSISTEMAS A LARGO PLAZO	6.31 *(6.68)* acres de humedales 600 *(750)* pies de arroyos
IMPACTOS EN EL TRANSPORTE	Restricciones de vuelta a la izquierda en Pacific Highway y 70th Ave E *(Impactos mínimos en el acceso)*
OPINIÓN DE COSTO (MIL MILLONES DE 2024) ESTIMADO	$1.56-$1.62 *($1.57-$1.63)*

El diseño mostrado es aproximado. Se estiman posibles desplazamientos residenciales y comerciales.

SEGMENTO DE SOUTH FEDERAL WAY

Alternativa SF 99-Este y opción de diseño de Porter Way



CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO	SF 99- East *(Opción de diseño de Porter Way)*
MEJOR DESEMPEÑO / MENOR DESEMPEÑO	
DESPLAZAMIENTOS RESIDENCIALES	2
DESPLAZAMIENTOS COMERCIALES	25 empresas *(24 empresas)*
IMPACTOS EN LOS RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES	2 recursos históricos
IMPACTOS EN ECOSISTEMAS A LARGO PLAZO	7.33 *(7.75)* acres de humedales 600 *(700)* pies de arroyos
IMPACTOS EN EL TRANSPORTE	Restricciones de vuelta a la izquierda en Pacific Highway; sin vuelta a la izquierda en las intersecciones con 70th Ave E y Birch St *(Restricciones de vuelta a la izquierda en Pacific Highway a Birch St)*
OPINIÓN DE COSTO (MIL MILLONES DE 2024) ESTIMADO	$1.71-$1.75 *($1.70-$1.74)*

El diseño mostrado es aproximado. Se estiman posibles desplazamientos residenciales y comerciales.

Comparación de estaciones

La alternativa SF Enchanted Parkway incluye la estación SF Enchanted Parkway o la opción de estación 352nd Span. La alternativa SF I-5 solo se combina con la estación SF I-5. Las alternativas SF 99-West y SF 99-East podrían combinarse ya sea con la ubicación de la estación SF 99-Enchanted o de SF 99-352nd.

CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO

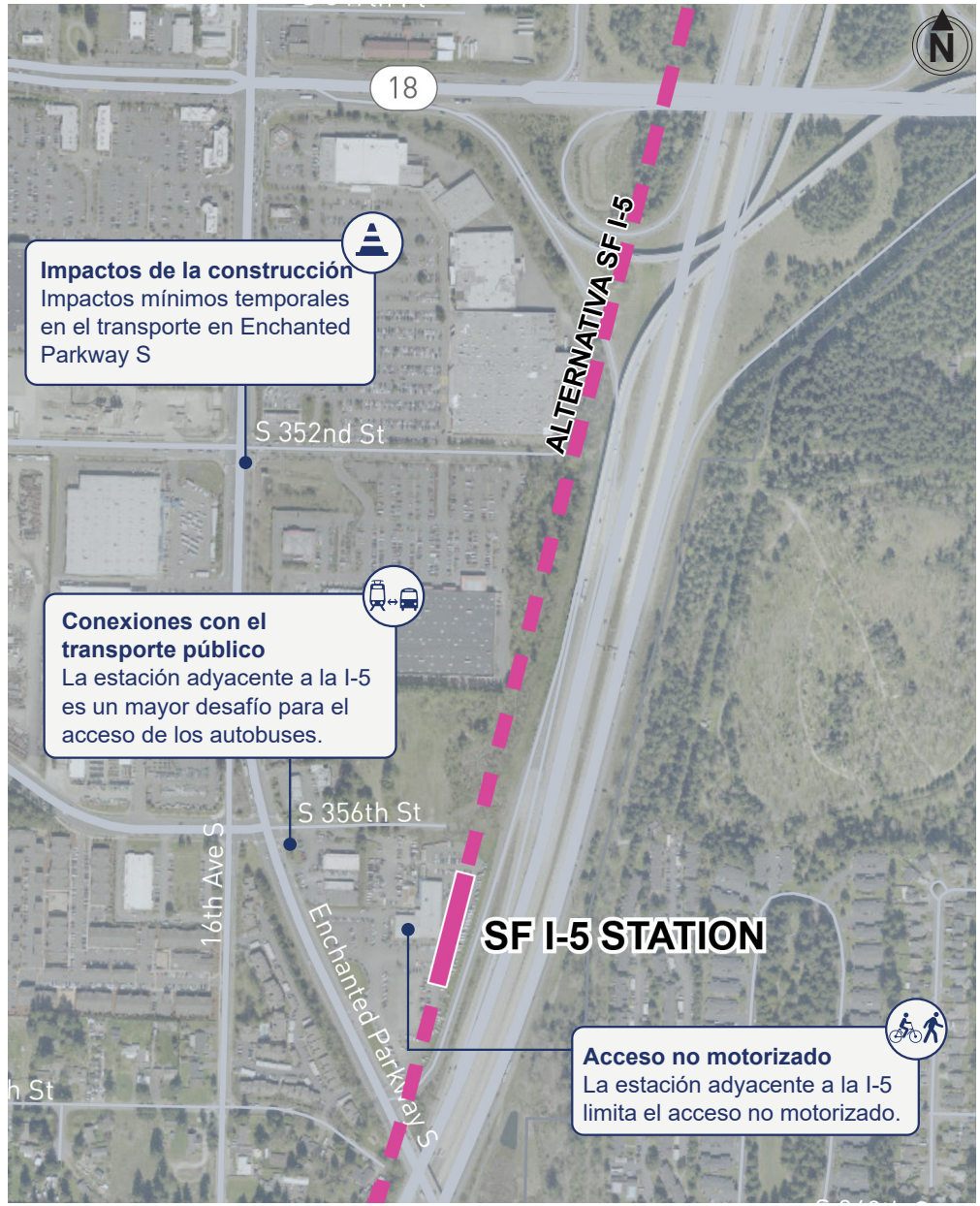
MENOR DESEMPEÑO — MEJOR DESEMPEÑO

	Estación de SF Enchanted Parkway	Estación de SF I-5	Estación de SF-99 Enchanted	Estación de SF 99-352nd
ACCESO NO MOTORIZADO	Conexiones con el área circundante de la estación para usuarios que se desplazan por medios no motorizados	Acceso no motorizado limitado con menos conexiones con calles	Conexiones con el área circundante de la estación para usuarios que se desplazan por medios no motorizados	Las instalaciones dedicadas proporcionan conexiones para usuarios que se desplazan por medios no motorizados
CONEXIONES CON EL TRANSPORTE PÚBLICO	Posibilidad de conflictos de tráfico en los puntos de acceso de los autobuses	La ubicación de la estación adyacente a la I-5 es un desafío para el acceso de los autobuses.	Posibilidad de conflictos de tráfico en los puntos de acceso de los autobuses	Más accesible para las rutas de autobuses de conexión
IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DESVÍOS DE TRANSPORTE	Desvíos y cierres temporales cerca de la estación y en Enchanted Pkwy S	Desvíos y cierres temporales cerca de la estación	Desvíos y cierres temporales cerca de la estación y en SR 99	Desvíos y cierres temporales cerca de la estación y en SR 99
POTENCIAL DE DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE PÚBLICO	Cruces de calles adicional desde áreas residenciales y menos oportunidades de nuevos desarrollos	Acceso complicado desde áreas residenciales y muy pocas oportunidades de nuevos desarrollos	Cruce de calles adicional desde áreas residenciales y algunas oportunidades de nuevos desarrollos	Mayor acceso desde áreas residenciales y más oportunidades de nuevos desarrollos.

Nota:
1. Los impactos de la alternativa SF Enchanted Parkway serían los mismos que los de la estación SF 99 Enchanted o la opción de estación SF 352nd Span.

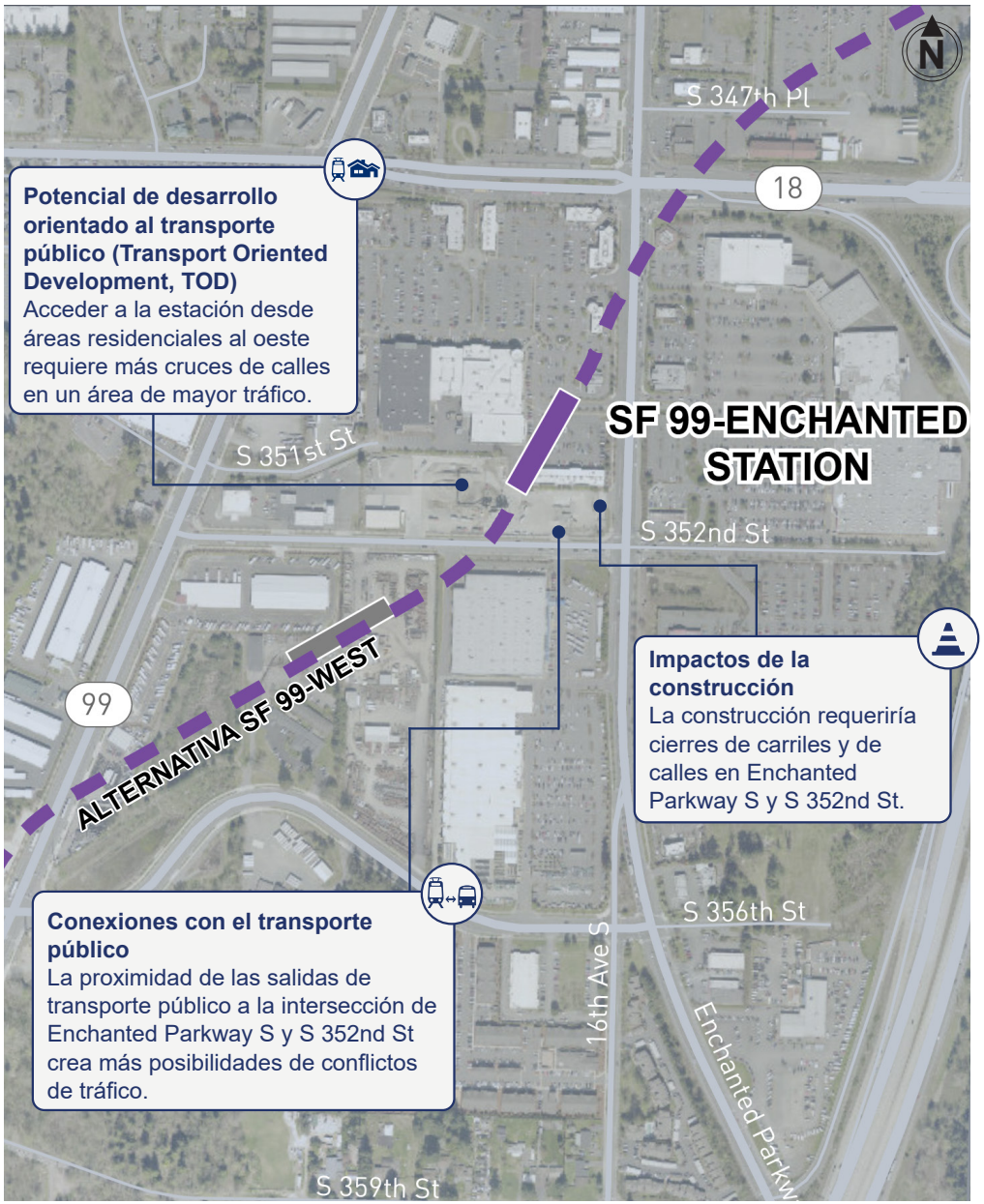
SEGMENTO DE SOUTH FEDERAL WAY

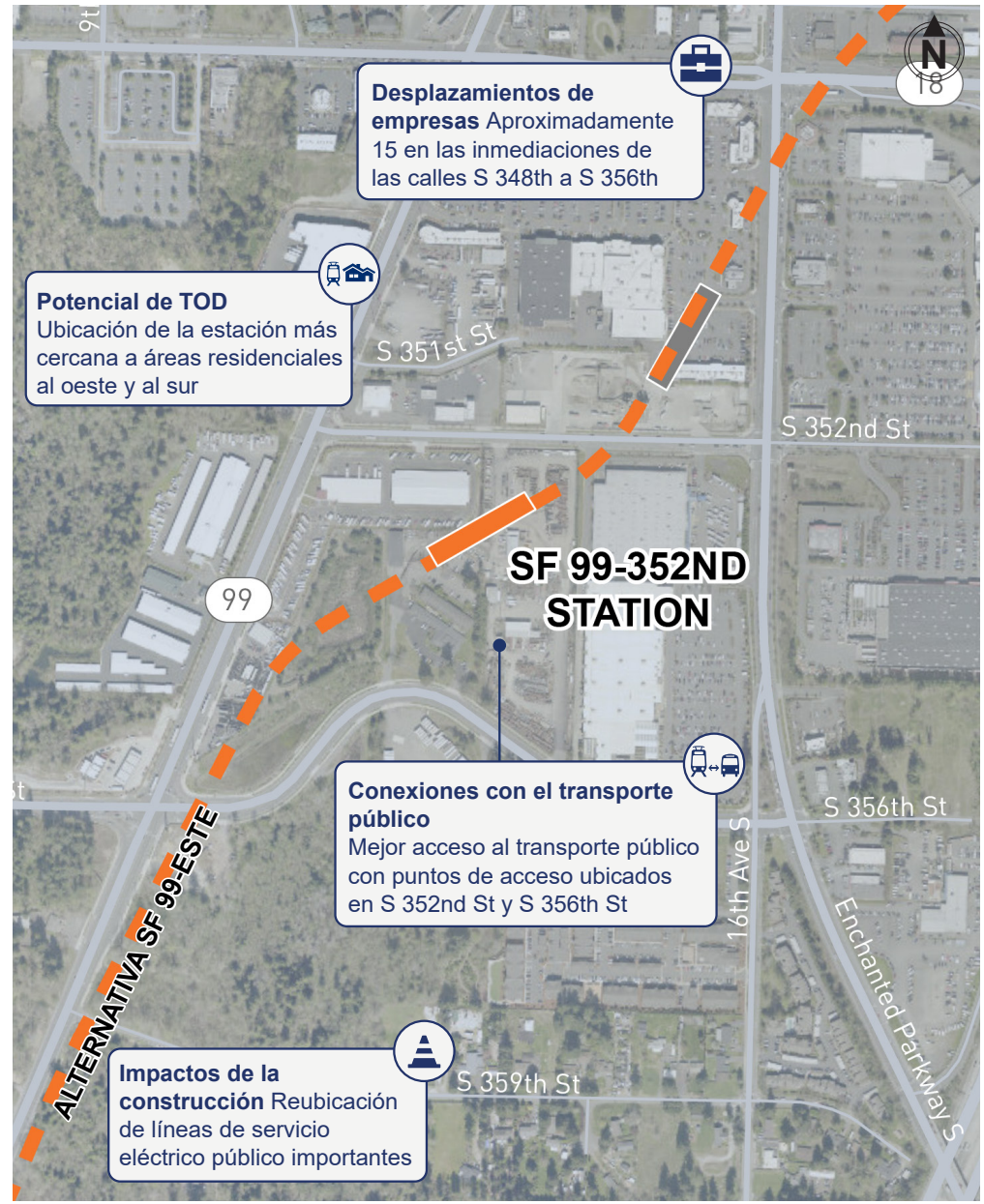
Estación de SF Enchanted Parkway, opción de estación de SF 352nd Span y estación de SF I-5



El diseño mostrado es aproximado.

Estación de SF 99-Enchanted y estación de SF 99-352nd





El diseño mostrado es aproximado. Se estiman posibles desplazamientos residenciales y comerciales.

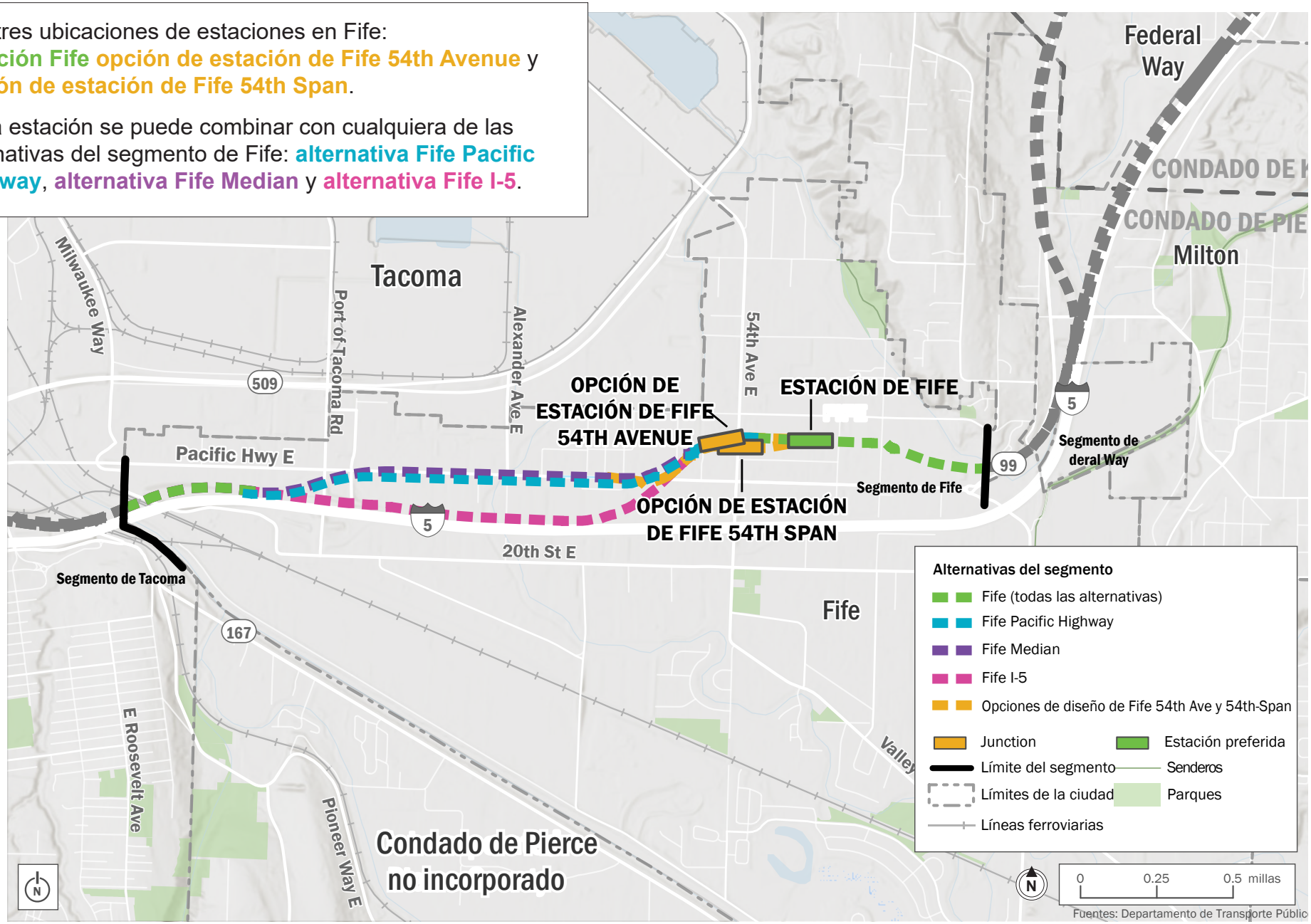
SEGMENTO DE

FIFE

Comparación de alternativas

Hay tres ubicaciones de estaciones en Fife: **Estación Fife** **opción de estación de Fife 54th Avenue** y **opción de estación de Fife 54th Span**.

Cada estación se puede combinar con cualquiera de las alternativas del segmento de Fife: **alternativa Fife Pacific Highway**, **alternativa Fife Median** y **alternativa Fife I-5**.



Número de pasajeros y accesibilidad

La estación de Fife incluiría hasta 500 cajones de estacionamiento, ya sea en varios niveles o en superficie. Se espera que el estacionamiento esté disponible en 2038.

El número de pasajeros en la estación de Fife sería el mismo para todas las alternativas, como se resume en la tabla de la derecha.

PICO DE PASAJEROS EN LA TARDE (3.5 HRS)			NÚMERO PROMEDIO DE PASAJEROS ENTRE SEMANA		
DIRECCIÓN NORTE	DIRECCIÓN SUR	TOTAL	DIRECCIÓN NORTE	DIRECCIÓN SUR	TOTAL
360	**340**	**700**	**1,700**	**900**	**2,600**

Estación Angle Lake. Sound Transit 2024.

SEGMENTO DE FIFE

Comparación de alternativas

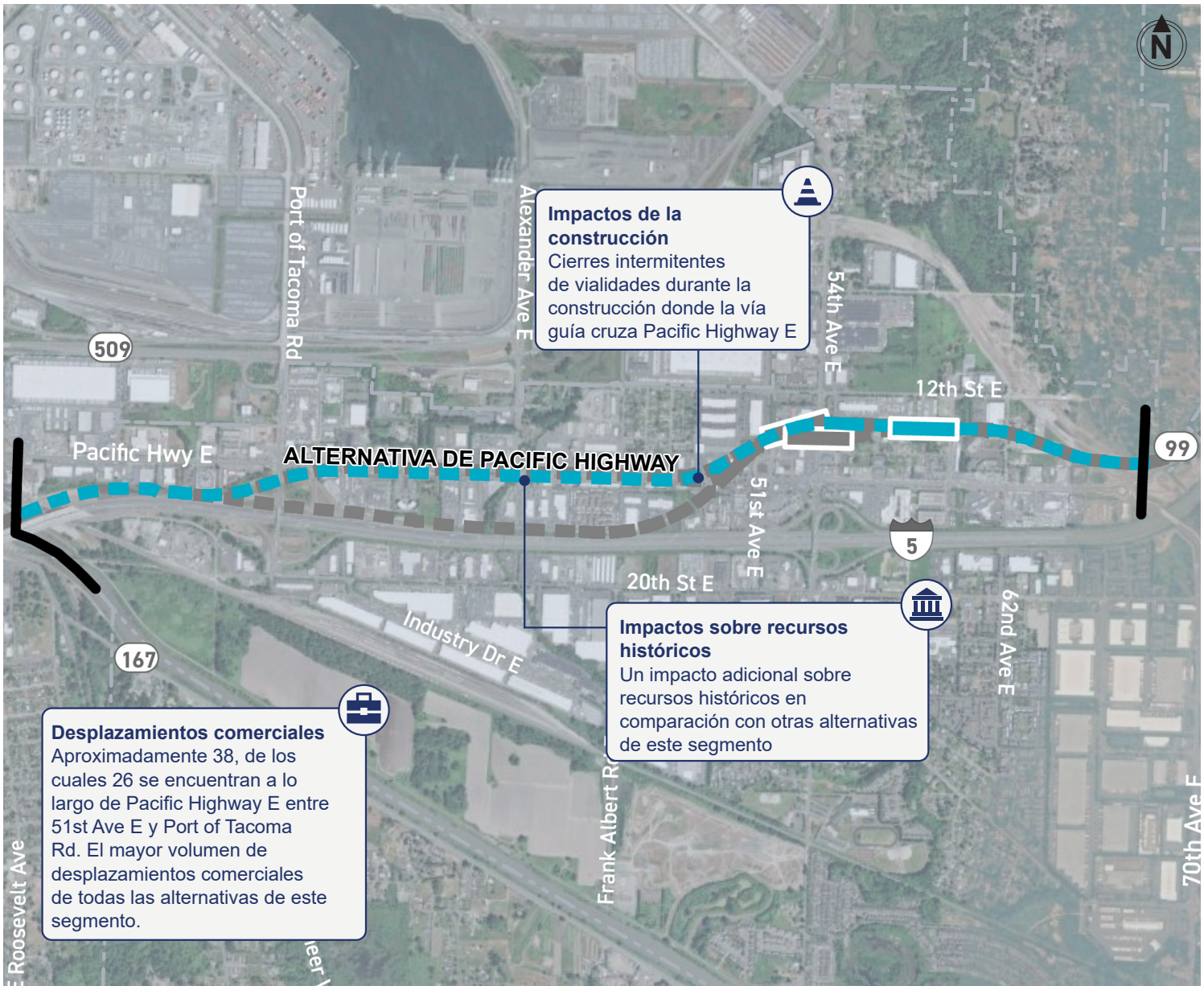
CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO

MENOR DESEMPEÑO — MEJOR DESEMPEÑO

	Fife Pacific Highway	Fife Median	Fife I-5
DESPLAZAMIENTOS COMERCIALES IMPACTOS PERMANENTES	Estación de Fife: 38 Opción de estación de Fife 54th Ave: 50 Opción de estación de Fife 54th Span: 54	Estación de Fife: 12 Opción de estación de Fife 54th Ave: 24 Opción de estación Fife 54th Span: 28	Estación de Fife: 17 Opción de estación de Fife 54th Ave: 34 Opción de estación Fife 54th Span: 40
IMPACTOS SOBRE RECURSOS HISTÓRICOS	2 recursos históricos	1 recurso histórico	1 recurso histórico
IMPACTOS EN ECOSISTEMAS A LARGO PLAZO	2.24 acres de humedales 450 pies de arroyos	2.24 acres de humedales 450 pies de arroyos	3.16 acres de humedales 350 pies de arroyos
IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN	Restricciones temporales de acceso, cierres de vialidades/ carriles, visibilidad reducida e impactos en el estacionamiento para empresas a lo largo de Pacific Highway	Restricciones temporales de acceso, cierres de vialidades/ carriles, visibilidad reducida e impactos en el estacionamiento para empresas a lo largo de Pacific Highway	Menos restricciones de acceso temporales. Visibilidad reducida e impactos temporales en el estacionamiento para empresas adyacentes a la I-5
IMPACTOS VISUALES	Cerca de algunas residencias. Cambios visuales en Pacific Highway.	Cerca de algunas residencias. Cambios visuales en Pacific Highway.	Cerca de más residencias. Cambios en la visibilidad de las señales desde la I-5.
OPINIÓN DE COSTO (MIL MILLONES DE 2024) ESTIMADO	$0.97-$1.05	$1.07-$1.15	$0.97-$1.05

SEGMENTO DE FIFE

Alternativa de Pacific Highway



El diseño mostrado es aproximado. Se estiman posibles desplazamientos residenciales y comerciales.

CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO

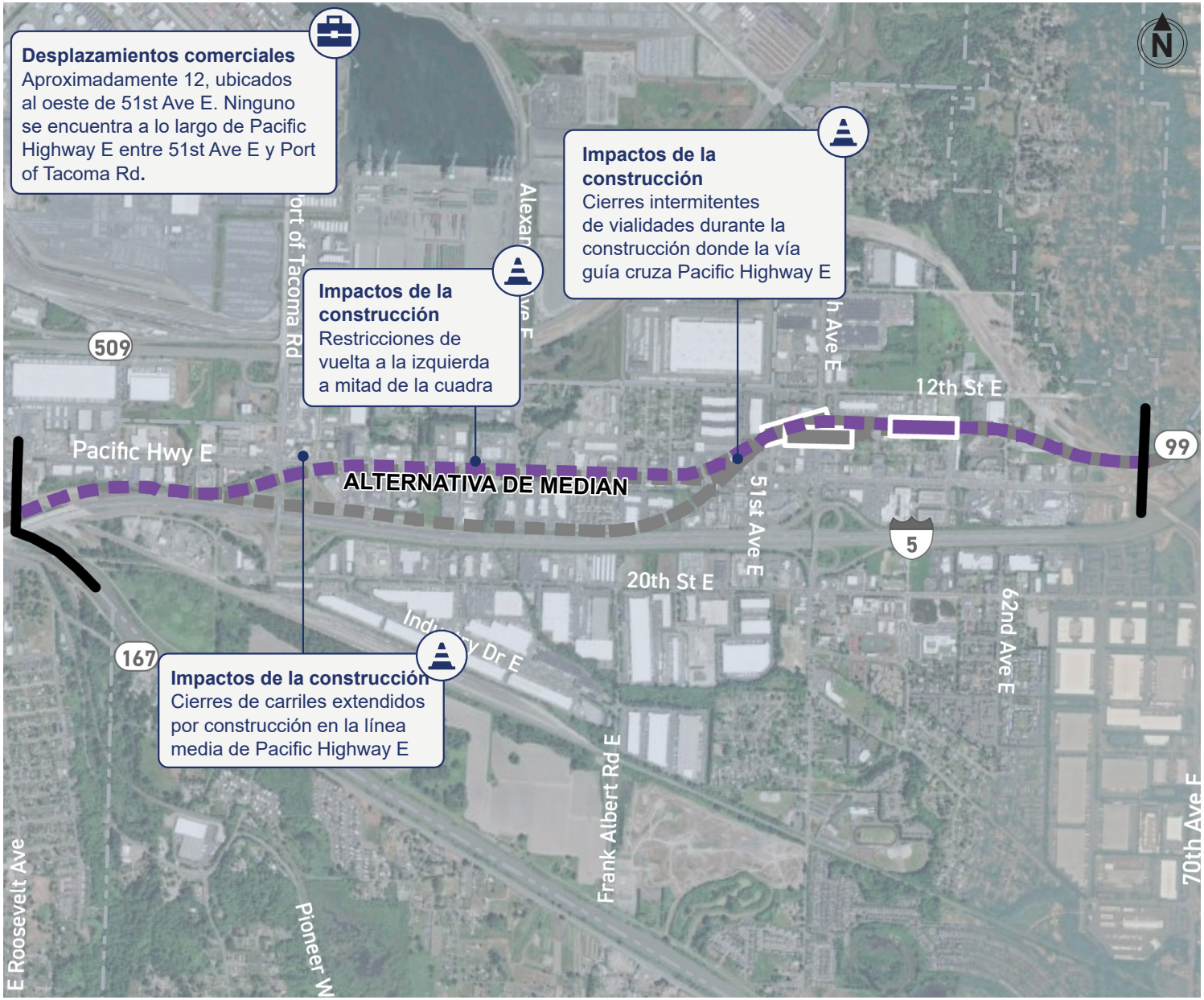
MEJOR DESEMPEÑO

MENOR DESEMPEÑO

	Fife Pacific Highway
DESPLAZAMIENTOS COMERCIALES	38 empresas
IMPACTOS SOBRE RECURSOS HISTÓRICOS	2 recursos históricos
IMPACTOS EN ECOSISTEMAS A LARGO PLAZO	2.24 acres de humedales 450 pies de arroyos
IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN	Restricciones temporales de acceso, cierres de vialidades/ carriles, visibilidad reducida e impactos en el estacionamiento para empresas a lo largo de Pacific Highway
IMPACTOS VISUALES	Cerca de algunas residencias. Cambios visuales en Pacific Highway.
OPINIÓN DE COSTO (MIL MILLONES DE 2024) ESTIMADO	$0.97-$1.05

SEGMENTO DE FIFE

Alternativa de Median

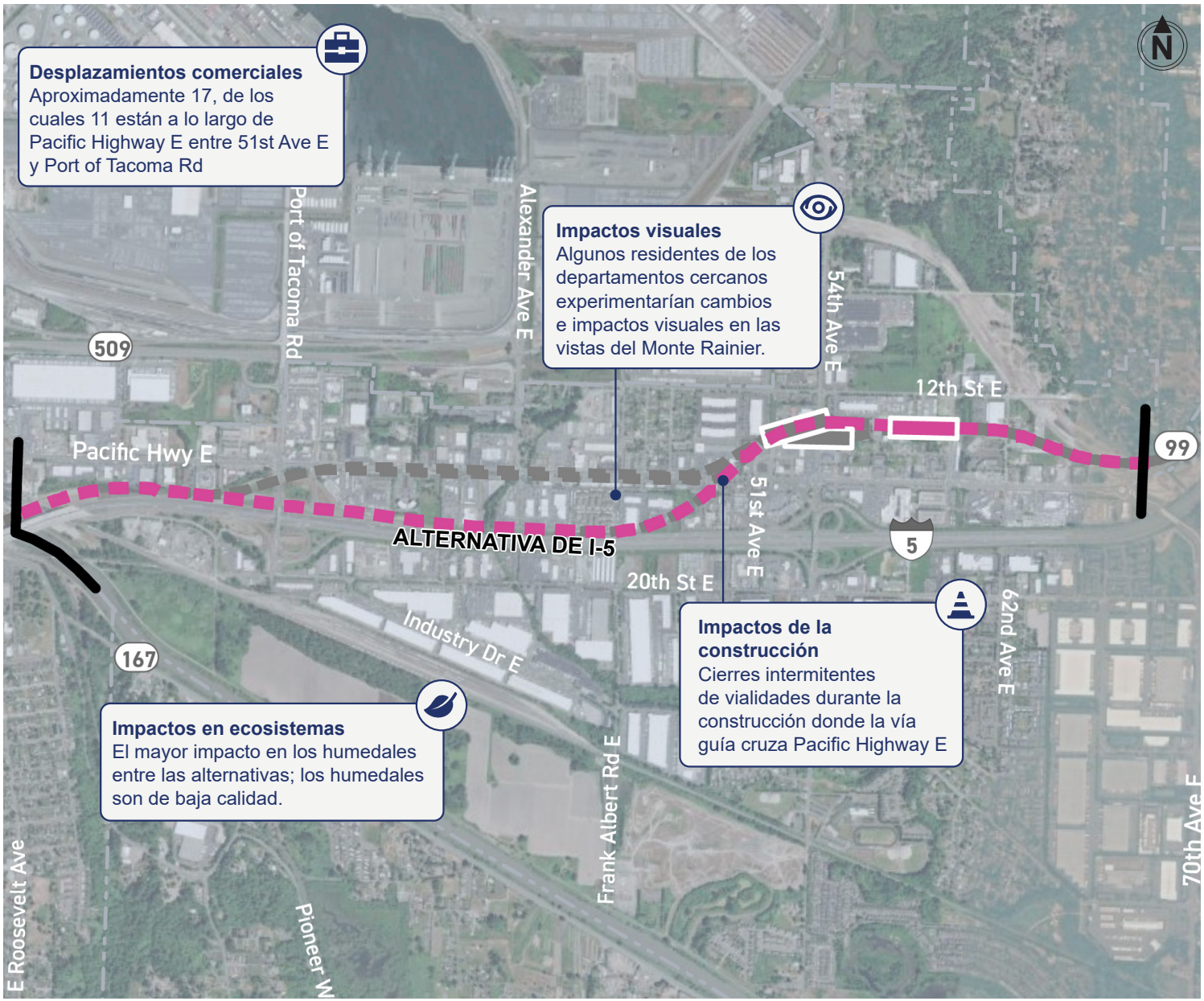


El diseño mostrado es aproximado. Se estiman posibles desplazamientos residenciales y comerciales.

CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO MEJOR DESEMPEÑO MENOR DESEMPEÑO	Fife Median
DESPLAZAMIENTOS COMERCIALES	12 empresas
IMPACTOS SOBRE RECURSOS HISTÓRICOS	1 recurso histórico
IMPACTOS EN ECOSISTEMAS A LARGO PLAZO	2.24 acres de humedales 450 pies de arroyos
IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN	Restricciones temporales de acceso, cierres de vialidades/ carriles, visibilidad reducida e impactos en el estacionamiento para empresas a lo largo de Pacific Highway
IMPACTOS VISUALES	Cerca de algunas residencias. Cambios visuales en Pacific Highway.
OPINIÓN DE COSTO (MIL MILLONES DE 2024) ESTIMADO	$1.07-$1.15

SEGMENTO DE FIFE

Alternativa de I-5



CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO	Fife I-5
MEJOR DESEMPEÑO / MENOR DESEMPEÑO	
DESPLAZAMIENTOS COMERCIALES	17 empresas
IMPACTOS SOBRE RECURSOS HISTÓRICOS	1 recurso histórico
IMPACTOS EN ECOSISTEMAS A LARGO PLAZO	3.16 acres de humedales 350 pies de arroyos
IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN	Menos restricciones de acceso temporales. Visibilidad reducida e impactos temporales en el estacionamiento para empresas adyacentes a la I-5
IMPACTOS VISUALES	Cerca de más residencias. Cambios en la visibilidad de las señales desde la I-5.
OPINIÓN DE COSTO (MIL MILLONES DE 2024) ESTIMADO	$0.97-$1.05

El diseño mostrado es aproximado. Se estiman posibles desplazamientos residenciales y comerciales.

SEGMENTO DE FIFE

Comparación de estaciones

CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO

MENOR DESEMPEÑO — MEJOR DESEMPEÑO

	Estación de Fife	Opción de estación de Fife 54th Avenue	Opción de estación de Fife 54th Span
ACCESO NO MOTORIZADO	Acceso peatonal a calles con menor volumen de tráfico	Acceso desde varias calles, pero desde el este se necesitaría cruzar 54th Ave E.	Menos cruces de calles para acceder a la estación desde ambos lados de 54th Ave E
RIESGO DE INUNDACIONES	Posible riesgo de inundaciones futuras en esta ubicación debido a la baja topografía, el aumento del nivel del mar y otros factores de riesgo; dentro de la llanura aluvial de la Agencia Federal de Manejo de Emergencias (Federal Emergency Management Agency, FEMA)	Posible riesgo de inundaciones futuras en esta ubicación debido a la baja topografía, el aumento del nivel del mar y otros factores de riesgo; fuera de la llanura aluvial de la FEMA	Posible riesgo de inundaciones futuras en esta ubicación debido a la baja topografía, el aumento del nivel del mar y otros factores de riesgo; fuera de la llanura aluvial de la FEMA
IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN	Cierres temporales mínimos de la vialidad 54th Ave E que requerirían desviaciones	Menos cierres temporales de la vialidad 54th Ave E que requerirían desviaciones	Cierres temporales más frecuentes y extensos de la vialidad 54th Ave E que requerirían desviaciones
CONGRUENCIA CON LOS PLANES DE LA CIUDAD PLAN DEL CENTRO DE LA CIUDAD DE FIFE	Más congruencia con el Plan del Centro de la ciudad de Fife	Menos congruencia con el Plan del Centro de la ciudad de Fife, pero lo respalda	Menos congruencia con el Plan del Centro de la ciudad de Fife, pero lo respalda
DESPLAZAMIENTOS COMERCIALES* IMPACTOS PERMANENTES	Fife Pacific Highway: 38 Fife Median: 12 Fife I-5: 17	Fife Pacific Highway: 50 Fife Median: 24 Fife I-5: 34	Fife Pacific Highway: 54 Fife Median: 28 Fife I-5: 40

* Nota:
Los desplazamientos comerciales son para todo el segmento de Fife, incluida la estación y la vía guía.

SEGMENTO DE FIFE

Estación Fife, opción de estación de Fife 54th Avenue y opción de estación de Fife 54th Avenue Span

El diseño mostrado es aproximado.

SEGMENTO DE

TACOMA

Comparación de alternativas

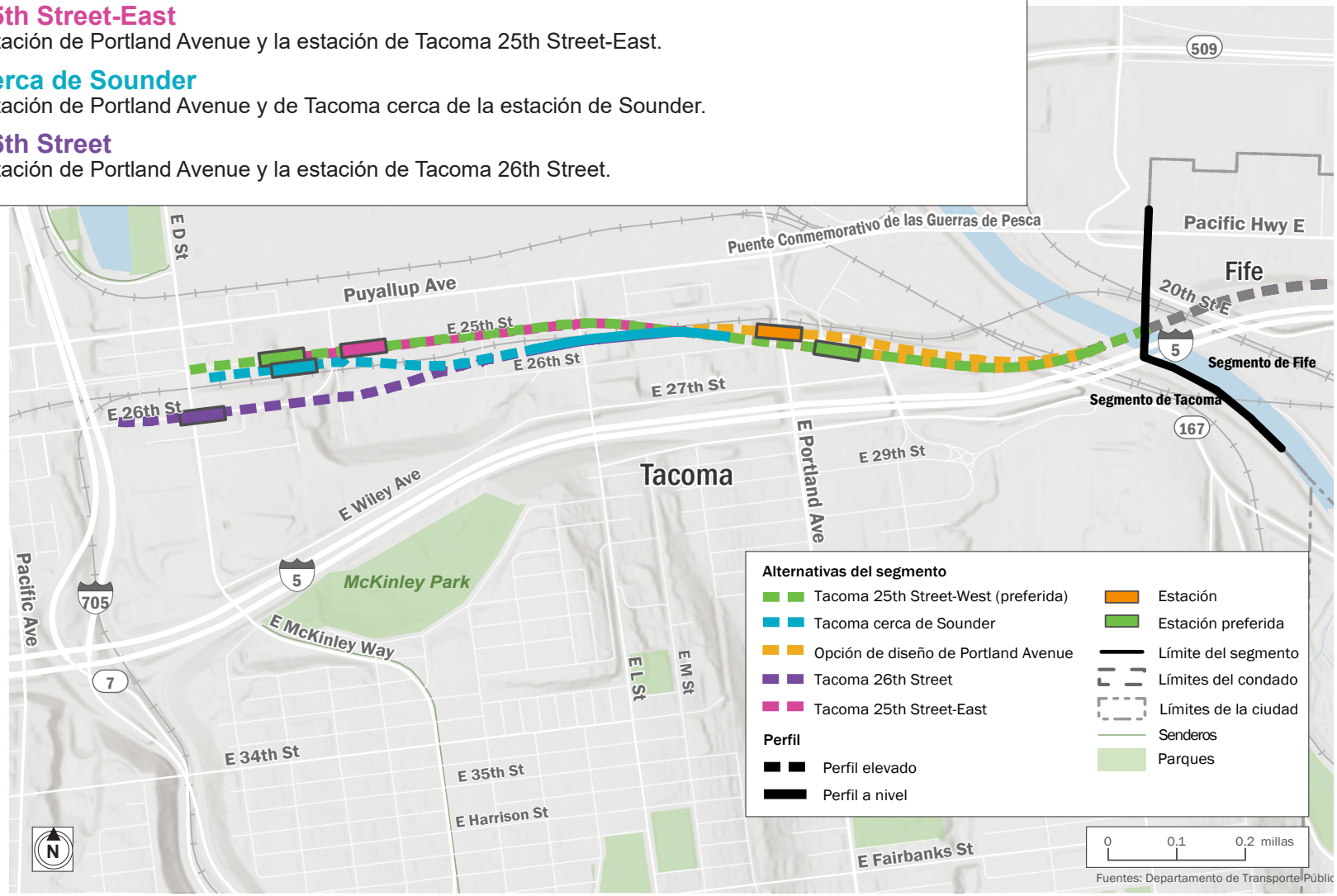
El segmento de Tacoma se extiende desde el río Puyallup hasta el final de la línea (entre East D Street e I-705). Hay cuatro alternativas en el área de la estación Tacoma Dome:

Tacoma 25th Street-West
incluye la estación de Portland Avenue y la estación de Tacoma Preferred 25th Street-West

Tacoma 25th Street-East
Incluye la estación de Portland Avenue y la estación de Tacoma 25th Street-East.

Tacoma cerca de Sounder
Incluye la estación de Portland Avenue y de Tacoma cerca de la estación de Sounder.

Tacoma 26th Street
Incluye la estación de Portland Avenue y la estación de Tacoma 26th Street.



Número de pasajeros y accesibilidad

El número de pasajeros en la estación del área del Tacoma Dome sería el mismo para todas las alternativas, como se resume en la tabla de la derecha.

PICO DE PASAJEROS EN LA TARDE (3.5 HRS)			NÚMERO PROMEDIO DE PASAJEROS ENTRE SEMANA		
DIRECCIÓN NORTE	DIRECCIÓN SUR	TOTAL	DIRECCIÓN NORTE	DIRECCIÓN SUR	TOTAL
1,090	**N/A**	**1,090**	**10,800**	**N/A**	**10,800**

Estación SeaTac/Airport. Sound Transit 2024.

SEGMENTO DE TACOMA

Comparación de alternativas

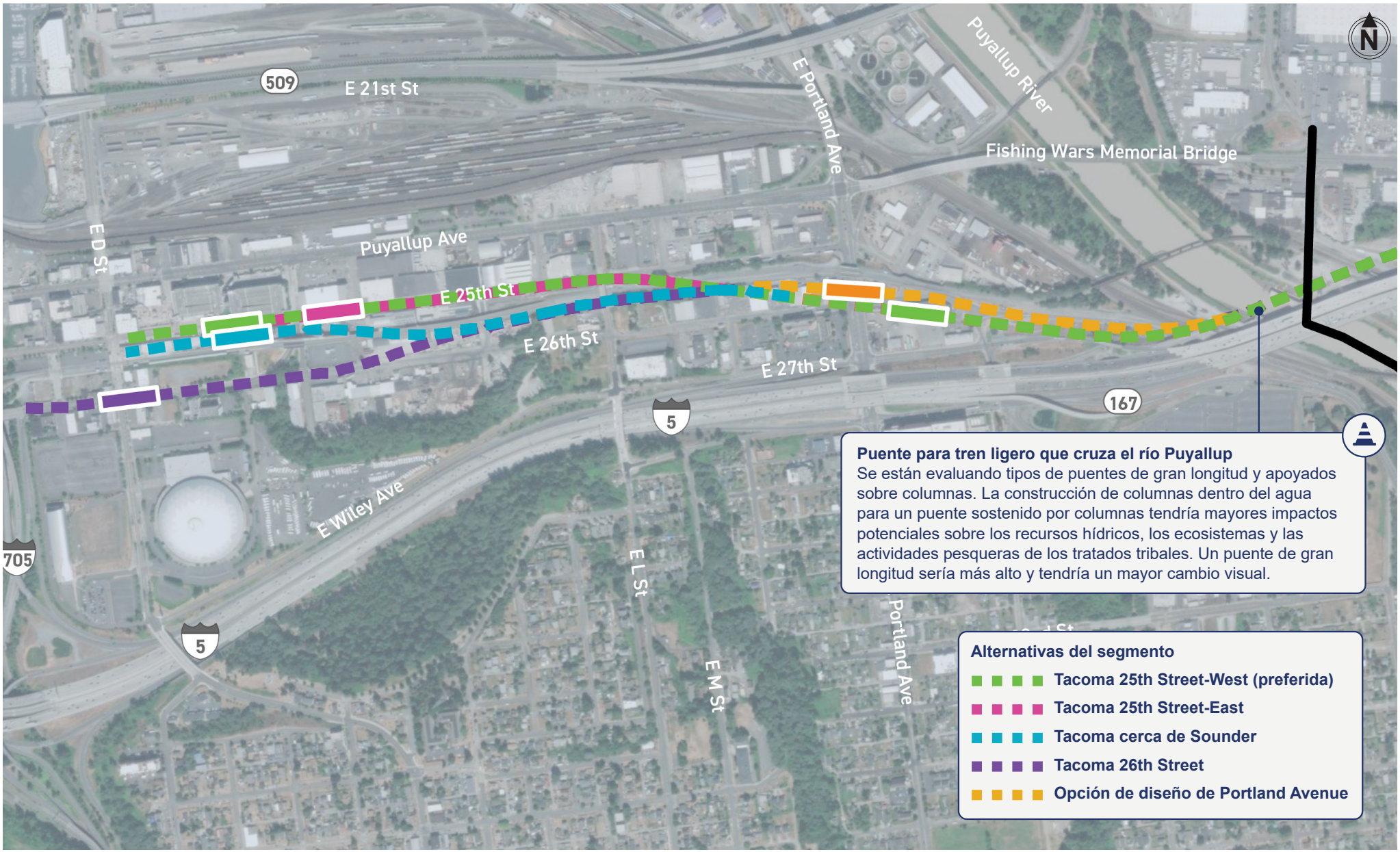
CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO

MENOR DESEMPEÑO — MEJOR DESEMPEÑO

	Tacoma 25th Street-West	Tacoma 25th Street-East	Tacoma cerca de Sounder	Tacoma 26th Street
DESPLAZAMIENTOS COMERCIALES IMPACTOS PERMANENTES	9 empresas	9 empresas	43 empresas (incluye Freighthouse Square)	13 empresas
IMPACTOS VISUALES	La vía guía puede crear un “efecto de túnel” en E 25th St.	La vía guía puede crear un “efecto de túnel” en E 25th St.	Cambios visuales moderados cerca de la estación	Cambios visuales en E 26th St, vistas modificadas desde Tacoma Dome y LeMay Stadium
IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN IMPACTOS EN EL TRANSPORTE	Cierre total temporal de E 25th St y posibles cierres de la línea T	Cierre total temporal de E 25th St y posibles cierres de la línea T	Cierre total temporal del puente de L Street; reubicación temporal de Amtrak y Sounder	Cierre total temporal del puente de L Street y E 26th St
IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN RESTRICCIONES DE ACCESO	Restricciones de acceso en E 25th St, incluida Freighthouse Square	Restricciones de acceso en E 25th St, incluida Freighthouse Square	Menor impacto en el acceso de la construcción en E 25th St	Restricciones de acceso en E 26th St y E 27th St
IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN IMPACTOS EN SERVICIOS PÚBLICOS	Más impactos en servicios públicos, con impactos aéreos a lo largo de E 25th St.	Más impactos en servicios públicos, con impactos aéreos a lo largo de E 25th St.	Menor impacto en los servicios públicos existentes	Menos impactos en los servicios públicos, algunos en E 26th St.
OPINIÓN DE COSTO (MIL MILLONES DE 2024) ESTIMADO	$1.25-$1.51	$1.18-$1.44	$1.11-$1.36	$1.21-$1.47

SEGMENTO DE TACOMA

Alternativas de Tacoma



El diseño mostrado es aproximado.

Comparación de estaciones

CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO

MENOR DESEMPEÑO — MEJOR DESEMPEÑO

	Estación de Portland Avenue	Opción de estación de Portland Avenue Span
ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO	Bahías de autobuses ubicadas en E 26th St	Bahías de autobuses ubicadas en E Portland Ave, una ruta principal de carga
ACCESO NO MOTORIZADO	Más cerca del cruce a desnivel con menor tráfico en E Bay St	Menos cruces de intersecciones para las personas que accedan a la estación con entradas en ambos lados de E Portland Ave
EXPERIENCIA DEL PASAJERO	Las plataformas laterales crean una circulación más difícil en la estación.	La plataforma central facilita la circulación y las operaciones de las vías.
IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN	Menos cierres temporales de calles en E Portland Ave	Cierres temporales de calles más frecuentes en E Portland Ave

SEGMENTO DE TACOMA

Estación de Portland Avenue y opción de estación de Portland Avenue Span

El diseño mostrado es aproximado. Se estiman posibles desplazamientos residenciales y comerciales.

SEGMENTO DE TACOMA

Comparación de estaciones

CLAVE DE CALIFICACIÓN DE DESEMPEÑO

MENOR DESEMPEÑO MEJOR DESEMPEÑO

	Estación de Tacoma 25th Street-West	Estación de Tacoma 25th Street-East	Estación de Tacoma cerca de Sounder	Estación de Tacoma 26th Street
EXPERIENCIA PEATONAL	Conexiones cercanas a otros modos de transporte público, estacionamiento y al Tacoma Dome	Las conexiones con otros modos de transporte público, estacionamiento en varios niveles y el Tacoma Dome están más al este.	Conexiones cercanas a otros modos de transporte público, estacionamiento y al Tacoma Dome	Más cercano al Tacoma Dome, pero más alejado para conexiones con otros modos de transporte público y estacionamiento.
CONSTRUCCIÓN	Reubicación temporal o cierre de la estación de la línea T frente a Freighthouse Square	Reubicación temporal o cierre de la estación de la línea T frente a Freighthouse Square	Requeriría la reubicación temporal de las estaciones de Amtrak y Sounder.	La construcción no reubicaría temporalmente otras estaciones de transporte público.
INTEGRACIÓN MULTIMODAL	Cerca de estaciones de Sounder y T Line	Más al este de estaciones de Sounder y T Line	Potencial para un centro de transporte público totalmente integrado	Más alejado de estaciones de Sounder y T Line

SEGMENTO DE TACOMA

Estación de 25th Street-West, estación de 25th Street-East, cerca de la estación de Sounder y estación de 26th Street

El diseño mostrado es aproximado. Se estiman posibles desplazamientos residenciales y comerciales.

SIGUIENTES PASOS

La información sobre la TDLE está disponible en el sitio web del proyecto: soundtransit.org/tdlink.

Luego del periodo de comentarios del borrador de EIS, la Junta de Sound Transit confirmará o modificará la alternativa preferida e identificará la alternativa preferida en áreas donde actualmente no hay una.

Una vez publicada la EIS definitiva, la Junta de Sound Transit seleccionará el proyecto que se construirá.

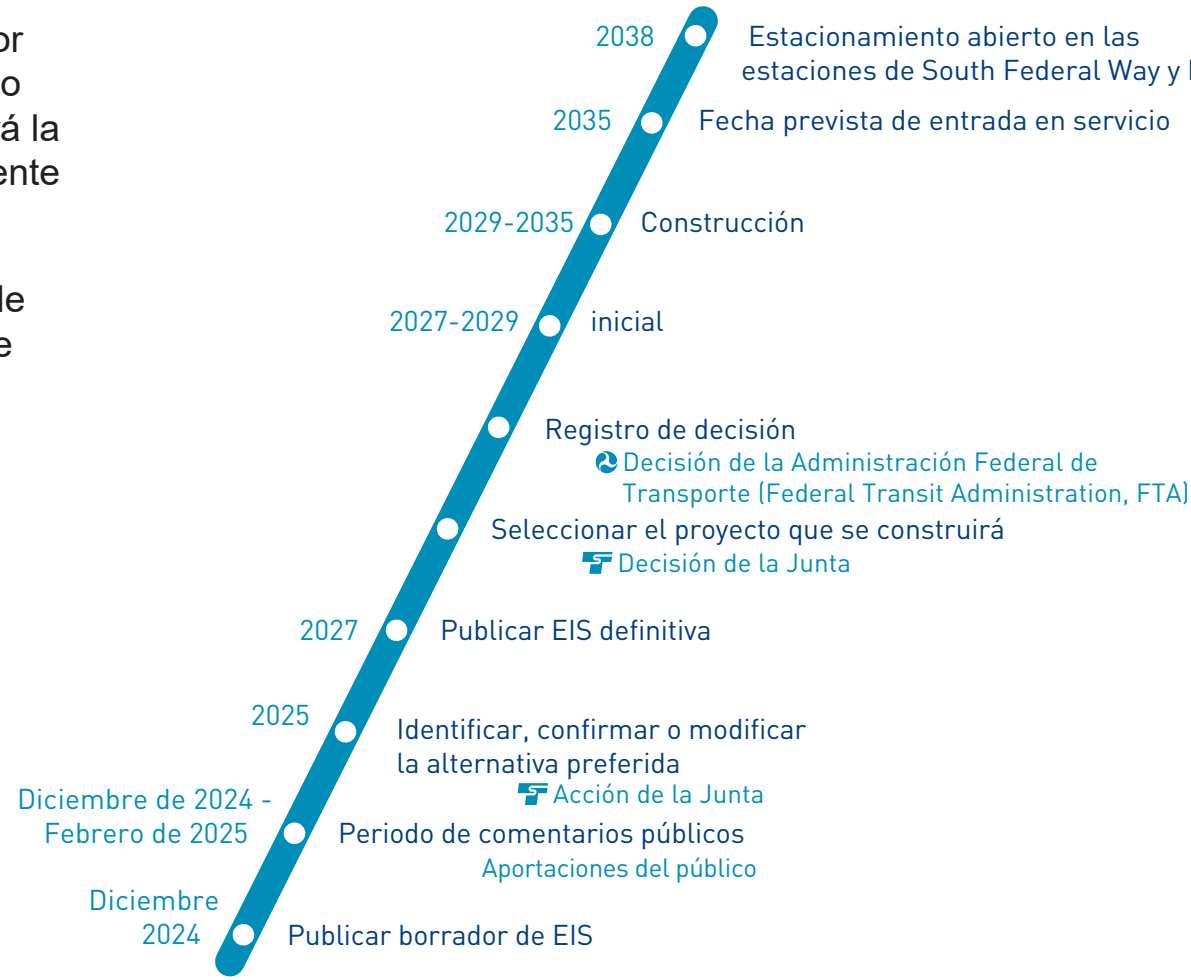
La fecha prevista de puesta en servicio de la TDLE por parte de Sound Transit es 2035.

Se puede enviar comentarios por correo electrónico a: tdlinkdeis@soundtransit.org

O enviarlos por correo postal a:

Attention: Elma Borbe, Senior Environmental Planner

Sound Transit

401 S Jackson Street

Seattle, WA 98104